Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4198**

16. Wahlperiode 31. 01. 2007

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

A. Problem und Ziel

Beförderungsentgelte im Nahverkehr unterliegen nach § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) der Genehmigungspflicht. Zuständig ist die Genehmigungsbehörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat. Sie trifft die Entscheidung im Einvernehmen mit den anderen betroffenen Ländern. Auch für die Nahverkehrstarife der Deutschen Bahn AG (DB) sind die Länder zuständig.

Änderungen im Nahverkehr der DB führen in der Regel zu einer breiten öffentlichen Diskussion, in der häufig der nicht zutreffende Eindruck erweckt wird, die Länder könnten über den Genehmigungsvorbehalt im Allgemeinen Eisenbahngesetz die Höhe der Fahrpreise bestimmen. Tatsächlich handelt es sich um eine Prüfung formaler Voraussetzungen. In betriebswirtschaftliche Entscheidungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens wird nicht eingegriffen.

B. Lösung

Die Gesetzesänderung verfolgt zwei Ziele:

1. Analog der Regelung für den Fernverkehr auch im Nahverkehr die Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte abzuschaffen. Allerdings soll eine Anzeigepflicht bestehen bleiben.
2. Im Falle von Verbundtarifen als zuständige Behörde die Behörde des Landes zu bestimmen, in der der Tarif- und Verkehrsverbund seinen Sitz hat.

Daneben werden einige Verfahrensregelungen angepasst.

Die Initiative geht auf einen einstimmig gefassten Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Länder am 12./13. Oktober 2005 zurück.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Durch die Gesetzesänderung ergeben sich geringe Kostenreduzierungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und in der öffentlichen Verwaltung, weil die Genehmigungspflicht in eine Anzeigepflicht umgewandelt wird. Allerdings sind

auch mit der Anzeigepflicht Prüfungen beim Antragsteller und der zuständigen Behörde verbunden.

In den Ländern entsteht durch die vorgeschlagene Änderung kaum ein Mehraufwand, weil diese bereits nach heutiger Rechtslage zu beteiligen sind und ihr Einvernehmen zu erteilen oder zu verweigern haben. Sie müssen also auch nach heutiger Rechtslage eine umfangreiche fachliche Prüfung vornehmen.

E. Sonstige Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN



An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 31. Januar 2007

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 829. Sitzung am 15. Dezember 2006 beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. August 2005 (BGBl. I S. 2270), wird wie folgt geändert:

1. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1b wird wie folgt gefasst:

   „(1b) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen ist, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

   1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 Buchstabe a das Land, in dem sie ihren Sitz haben,

   2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 jeweils das Land, in dem sie ihre Eisenbahninfrastruktur betreiben. Die beteiligten Länder können etwas anderes vereinbaren.“

   b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

   „(3) Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland, soweit es sich um die Einhaltung von Auflagen auf der Grundlage von Artikel 1 Abs. 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1), betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland handelt.

   (4) Abweichend von Absatz 1a ist für die Genehmigung und Einhaltung von Tarifen zuständig

   1. im Schienenpersonennahverkehr die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat,

   2. eines Verkehrs- und Tarifverbundes, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet werden, die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem der jeweilige Verbund seinen Sitz hat.

   Hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz im Ausland, ist die Behörde des Landes zuständig, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der genutzten Eisenbahninfrastruktur liegt.

   Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifs berührten Länder. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, entscheidet auf Antrag der zuständigen Genehmigungsbehörde das für Verkehr zuständige Bundesministerium.“

2. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

   „Tarife sind die Höhe der Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen (einschließlich der Entgeltbedingungen) der Eisenbahnverkehrsunternehmen.“

   b) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

   „(3) Ohne eine vorherige Genehmigung der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsleistungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Änderungen der Beförderungsentgelte im Schienenpersonennahverkehr sind der Genehmigungsbehörde rechtzeitig, Erhöhungen acht Wochen vor ihrem Inkrafttreten anzuzeigen. Tarifänderungen sind zu begründen. Sofern in der beantragten Änderung der Beförderungsbedingungen von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder von Vereinbarungen und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates abgewichen werden soll, ist in dem Antrag darauf besonders hinzuweisen. Die Genehmigung und die Anzeigepflicht berühren nicht die Rechte und Pflichten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat. Die Tarifhoheit liegt beim Bund, soweit es sich um Beförderungsbedingungen einer Eisenbahn des Bundes für ihren Schienenpersonenfernverkehr handelt, im Übrigen bei den Ländern. Die Genehmigungsbehörde kann auf die Befugnis zur Genehmigung und zur Einvernehmenserklärung nach § 5 Abs. 4 verzichten.

   (4) Die nach Absatz 3 zu erteilende Genehmigung kann auch als Rahmengenehmigung erteilt werden. Die erforderliche Genehmigung gilt als erteilt,

   1. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von zwei Wochen nach Eingang seines Antrages eine Äußerung der Genehmigungsbehörde zugeht,

   2. wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines

Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Genehmigungsbehörde oder die Mitteilung der Genehmigungsbehörde zugeht, dass der Antrag nach § 5 Abs. 4 Satz 4 dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium vorgelegt wurde.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Beförderungsentgelte im Nahverkehr unterliegen nach § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) der Genehmigungspflicht. Zuständig ist die Genehmigungsbehörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat. Es trifft die Entscheidung im Einvernehmen mit den anderen betroffenen Ländern. Für den Nahverkehr sind die Länder auch für die Deutsche Bahn AG (DB) zuständig. Änderungen im Nahverkehr der DB führen in der Regel zu einer breiten öffentlichen Diskussion, in der häufig der nicht zutreffende Eindruck erweckt wird, die Länder könnten über den Genehmigungsvorbehalt im Allgemeinen Eisenbahngesetz die Höhe der Fahrpreise bestimmen.

Mit der Änderung des § 12 AEG wird die Genehmigungspflicht der Höhe der Tarife in eine Anzeigepflicht umgewandelt. Außerdem wird klargestellt, dass Verpflichtungen aus Verkehrsverträgen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vorrangig sind.

Mittlerweile gibt es in Deutschland zahlreiche Verkehrs- und Tarifverbünde. Die bisherige Zuständigkeitsregelung in § 5 AEG trägt dem jedoch nicht Rechnung. Da die innerhalb des Konzerns der Deutschen Bahn AG für den Nahverkehr zuständige DB Regio AG ihren Sitz in Frankfurt am Main hat, ist stets die hessische Behörde zuständig, wenn es um DB-Tarife geht, die mehrere Länder berühren. So genehmigt zum Beispiel die hessische Behörde den Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, soweit ihn die DB anwendet. Soweit er auch von anderen Eisenbahnen angewendet wird, die ihren Sitz nicht in Hessen haben, findet eine weitere (nochmalige) Genehmigung statt. Um hier zu einer Entbürokratisierung zu kommen, soll für Verbundtarife nur die Behörde des Landes zuständig sein, in dem der Verkehrs- und Tarifverbund seinen Sitz hat.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Zu § 5

Zu Absatz 1b

Im Gegensatz zu § 5 Abs. 1a, der mit der Einschränkung „soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist“, Abweichungen von den dort getroffenen allgemeinen Zuständigkeitsabgrenzungen zwischen Bund und Ländern zulässt, ist eine solche Abweichung in Absatz 1b, das die Zuständigkeit bei gegebener Länderzuständigkeit regelt, nicht vorgesehen. Um abweichende Zuständigkeitsregelungen in § 5 Abs. 4 treffen zu können, muss auch Absatz 1b entsprechend angepasst werden.

Zu Absatz 3

Die Bestimmung über die Genehmigung und Einhaltung von Tarifen (§ 5 Abs. 3 Nr. 1) wird gestrichen und neu in § 5 Abs. 4 geregelt. Da somit lediglich noch die Behörde bestimmt wird, die für den Inhalt nach § 5 Abs. 3 Nr. 2 zuständig ist, entfällt die Aufzählung und der Text wird sprachlich angepasst.

Zu Absatz 4

Abweichend von der Zuständigkeitsregelung in § 5 Abs. 1a werden nunmehr in Absatz 4 alle Zuständigkeiten der Länder für die Genehmigung von Tarifen geregelt. Die Bundeszuständigkeit für den Schienenpersonenfernverkehr der Eisenbahnen des Bundes bleibt davon unberührt.

Für Eisenbahnverkehrsleistungen in Verkehrs- und Tarifverbünden soll nur noch die Behörde zuständig sein, in deren Gebiet der Verkehrs- und Tarifverbund seinen Sitz hat. Damit wird Doppelarbeit vermieden, die heute eintritt, wenn in einem Verkehrs- und Tarifverbund mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sind, die ihre Sitze im Gebiet unterschiedlicher Tarifgenehmigungsbehörden haben.

Ein Verkehrs- und Tarifverbund ist eine Organisation, die für mehrere Verkehrsunternehmen und für ein festgelegtes Gebiet (Verbundgebiet) einheitliche Tarife aufstellt, so dass die Fahrgäste mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel im Verbundgebiet benutzen können.

Sind mehrere Länder von einer Tarifmaßnahme berührt und kommt kein Einvernehmen zustande, entscheidet auf Antrag der zuständigen Genehmigungsbehörde das für Verkehr zuständige Bundesministerium. Dieses vorgerichtliche Stufenverfahren für die Genehmigungsentscheidung wurde in der Vergangenheit mehrmals angewendet und hat sich bewährt. Bei den praktischen Anwendungsfällen handelte es sich um streitige Tariferhöhungen. Da Tariferhöhungen als Genehmigungstatbestand wegfallen, dürfte die Zahl der praktischen Anwendungsfälle deutlich sinken.

Beim bisherigen Wortlaut des Gesetzes war nicht klar, ob das Bundesministerium nur das fehlende Einvernehmen ersetzt oder auch die Genehmigung selbst erteilt. In den praktischen Fällen hat das Bundesministerium das fehlende Einvernehmen ersetzt und danach hat die zuständige Genehmigungsbehörde des Landes die Genehmigung erteilt. Diese praktizierte Regelung wird nun im Wortlaut des Gesetzes präzise gefasst.

Zu § 12

Zu Absatz 1

Die vorgeschlagenen Ergänzungen dienen der Präzisierung der Begriffsbestimmungen. Es wird verdeutlicht, dass es bei den Beförderungsentgelten um die Höhe der Entgelte geht, die Beförderungsbedingungen jedoch auch die Entgeltbedingungen, wie z. B. die Kinderaltersgrenze, mit einschließen.

Zu Absatz 3

Durch § 12 Abs. 3 wird die bisherige Genehmigungspflicht für die Beförderungsentgelte durch eine Anzeigepflicht ersetzt. Änderungen der Beförderungsentgelte sind der Genehmigungsbehörde rechtzeitig mitzuteilen. Das heißt, die Genehmigungsbehörde muss noch prüfen und reagieren können, bevor die Änderung in Kraft tritt. Gegebenenfalls könnte sich herausstellen, dass die vom Verkehrsunter-

nehmen als anzeigepflichtig eingestufte Änderung doch genehmigungspflichtig ist, weil sie eine Änderung der Beförderungsbedingungen enthält. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben grundsätzlich die Pflicht, ihre Tarifänderungen längerfristig zu planen, so dass den Genehmigungsbehörden mehrere Tage als zumutbare Zeit bleiben, um sich mit der Änderung auseinander zu setzen. Ein relativ kurzer Zeitraum wird nur dann vertretbar sein, wenn es sich um Sondertarife für ein kurzfristiges lokales Ereignis handelt (Volksfest etc.), für das ein Sonderverkehr angeboten werden soll. Bei Tariferhöhungen beträgt die Frist acht Wochen. Die Frist ist so gewählt, um den geplanten Zeitpunkt des Wirksamwerdens auch dann noch einhalten zu können, wenn die zuständige Genehmigungsbehörde im Einzelfall feststellten sollte, dass der angezeigte Sachverhalt genehmigungspflichtige Elemente beinhaltet.

In Absatz 3 Satz 5 ist geregelt, dass Rechte und Pflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens, die sich aus einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ergeben, fortbestehen. Ist beispielsweise in einem Verkehrsvertrag nach der genannten EU-Verordnung geregelt, dass das Verkehrsunternehmen für Tariferhöhungen die Zustimmung des Vertragspartners, also des SPNV-Aufgabenträgers, benötigt, so ist diese Zustimmung unabhängig von den Verfahren nach AEG erforderlich. Verpflichtungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens gegenüber dem SPNV-Aufgabenträger bestehen also neben den Pflichten nach dem AEG und werden nicht durch die Tarifgenehmigungen nach dem AEG präjudiziert.

Zu Absatz 4

In Nummer 2 wurde als zusätzliches Kriterium aufgenommen, dass die erforderliche Genehmigung als erteilt gilt, wenn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang des Antrages die Mitteilung zugeht, dass der Antrag entsprechend § 5 Abs. 4 Satz 4 AEG dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium vorgelegt wurde. Geht hingegen diese Mitteilung dem Antragsteller zu, tritt die Genehmigungsfiktion nicht ein. Daraus folgt, dass das Verfahren beim Bundesministerium und die dann anschließende Entscheidung der Genehmigungsbehörde nicht den kurzen Fristen unterliegen, in denen sonst die Genehmigungsfiktion eintritt. Wurde der Antrag dem Bundesministerium vorgelegt und dies dem Antragsteller mitgeteilt, ist das weitere Verfahren frei von gesetzlichen Fristen, in denen entschieden werden muss. Dies ist aufgrund des hohen Abstimmungsbedarfs sachgerecht.

Eine Genehmigungsfiktion kann auch dann nicht eintreten, wenn eine angezeigte Tariferhöhung sich nachträglich als genehmigungspflichtige Änderung der Beförderungsbedingungen herausstellt. Wenn die Behörde feststellt, dass eine angezeigte Maßnahme genehmigungspflichtige Regelungen enthält, teilt sie dies dem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit und weist darauf hin, dass für diese Regelungen ein Antrag auf Genehmigung zu stellen ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss dann entscheiden, ob es einen Antrag auf Genehmigung stellt oder auf die Regelungen verzichtet. Erst mit der Antragstellung können die Fristen nach § 12 Abs. 4 zu laufen beginnen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

In der Vorschrift wird der Termin für das Inkrafttreten geregelt.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Der vom Bundesrat vorgelegte Gesetzentwurf geht auf einen einstimmigen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 12./13. Oktober 2005 zurück.

Es besteht Einigkeit zwischen Bund und Ländern, dass sich die bestehenden Regelungen für die Genehmigung der Tarife für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht bewährt haben. Insbesondere mit Blick auf die in der öffentlichen Meinung überschätzte Kompetenz der Landesbehörden, im Genehmigungsverfahren entscheidend tarif- und preispolitisch gestaltend einwirken zu können, ist es dem Bund im Einvernehmen mit den Ländern daher ein Anliegen, das Genehmigungsverfahren für die Tarife im SPNV zu novellieren. Bisher ist die Prüfpflicht der Tarifgenehmigungsbehörde auf eine Rechtmäßigkeitsprüfung der von den Eisenbahnen aufgestellten Tarife beschränkt.

Der vom Bundesrat vorgelegte Gesetzentwurf enthält folgende wesentliche Eckpunkte:

- Die Genehmigungspflicht für die Höhe der Beförderungsentgelte soll abgeschafft werden, stattdessen soll eine Anzeigepflicht gelten. Die Anzeigepflicht berührt nicht das Recht der SPNV-Aufgabenträger, in Verkehrsverträgen nach der Verordnung (EWG) 1191/69 begrenzende Regelungen über die Fahrpreise mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu treffen.
- Einführung einer expliziten Begründungspflicht für Tarifänderungen und Hinweispflicht bei Abweichungen von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) oder von Vereinbarungen und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates.
- Für die behördliche Zuständigkeitsregelung für Tarife in Verkehrsverbünden soll künftig der Sitz des Verkehrsverbundes maßgebend sein.
- Anpassung und Konkretisierung einiger Verfahrensregelungen.

Aus Sicht der Bundesregierung kann der Bundesratsinitiative, ein Änderungsgesetz zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zu beschließen, durch das die Genehmigungspflicht für die Beförderungsentgelte im Bereich des SPNV (§§ 5, 12 AEG) entfallen soll, zugestimmt werden. Durch die vorgesehene Anzeigepflicht für Änderungen der Höhe der Beförderungsentgelte wird es deutlich weniger Fälle geben, bei denen ein Einvernehmen der beteiligten Länder hergestellt werden muss. Damit wird ein wichtiger Schritt in Richtung Entbürokratisierung des bestehenden Tarifgenehmigungsverfahrens getan.

Unbeschadet der Notwendigkeit einer allgemeinen rechtsförmlichen Prüfung der beabsichtigten Gesetzesänderungen bittet die Bundesregierung, im weiteren parlamentarischen Verfahren folgenden Zielsetzungen Rechnung zu tragen:

1. Wegfall der Beteiligung des Bundes in Verfahren gemäß § 5 Abs. 3 und 4 AEG

Die Notwendigkeit eines weiterhin zweistufigen Verfahrens sollte auch hinsichtlich der Genehmigung der Beförderungsbedingungen geprüft werden (hinsichtlich der Beförderungsentgelte im SPNV entfällt diese Zweistufigkeit bereits durch die beabsichtigte Ersetzung der Genehmigungs- durch eine Anzeigepflicht). Nach Auffassung der Bundesregierung sollte die Auffangzuständigkeit des Bundes (Ersetzung des Einvernehmens der Länder – heute § 5 Abs. 4 Satz 3 AEG) entfallen. Diese ermöglicht es den Ländern bisher, die Verantwortlichkeit bei politisch unliebsamen Entscheidungen auf den Bund zu verlagern. Die Zuständigkeit für den Nahverkehr liegt bei den Ländern. Insofern ist es konsequent, auch die verbleibenden Genehmigungsverfahren gänzlich in die Verantwortung der Länder zu überführen.

2. Anzeigepflicht für Änderungen der Höhe der Beförderungsentgelte präzisieren

Die Tatsache, dass sich gemäß den vom Bundesrat vorgelegten Gesetzesänderungen an die Anzeigepflicht keine Rechtsfolge knüpft, wirft die Frage der Verhältnismäßigkeit dieser Verpflichtung auf, da der Staat nur dann Handlungspflichten auferlegen kann, wenn er damit einen bestimmten weiteren Zweck verfolgt. Eine reine Anzeigepflicht ohne Rechtsfolgen lehnt die Bundesregierung ab.

Ferner wird im laufenden Gesetzgebungsverfahren das Verhältnis zum Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu prüfen sein.

3. Fristsetzungen anpassen

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit, den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine längerfristige Tarifplanung als bisher vorzuschreiben. Insbesondere darf die Frist der für die Beförderungsentgelte vorgesehenen Anzeigepflicht nicht dazu führen, dass sich das gesamte Verfahren im Vergleich zum Status quo verlängert. Auch das Aussetzen sämtlicher Fristen bei Beteiligung des Bundes hält die Bundesregierung sowohl aus den o. a. grundsätzlichen Erwägungen als auch im Sinne der intendierten Verfahrensbeschleunigung für nicht akzeptabel. Der Begriff der „Rechtzeitigkeit“ der Anzeige in § 12 Abs. 3 Satz 2 E-AEG sollte zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit durch eine konkretere Bestimmung ersetzt werden.

4. Streichung der Begründungspflicht

§ 12 Abs. 3 Satz 3 E-AEG sollte gestrichen werden. Wie in der Zielstellung des Gesetzentwurfs zutreffend ausgeführt wird, soll in die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht eingegriffen werden. Die Forderung einer nicht weiter spezifizierten Begründung der Maßnahmen ist deshalb nicht sachgerecht.

5. Abweichungshinweispflicht präzisieren

Darüber hinaus sollte im weiteren Verfahren sichergestellt werden, dass der in § 12 Abs. 3 E-AEG eingeführte Satz 4 deutlich macht, dass nur solche Abweichungen von der EVO zulässig sind, mit denen zu Gunsten des Reisenden von der EVO abgewichen werden soll (§ 5 Abs. 2 EVO). Abweichungen zum Nachteil des Reisenden bleiben rechtswidrig, auch wenn sie begründet werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333